

Langzeit-Projekt

Das Motto: Eile mit Weile, die Restaurierung: ein 10-Jahres-Plan, die Maschine: eine seltene Hecker V200

Hecker-Motorräder an sich sind schon sehr selten. Die V200 mit Villiers-Motor aber ist eine echte Rarität. Denn nach nur wenigen Exemplaren verdrängten JLO-Triebwerke den englischen Einzylinder. Horst und Andreas Lorey aus Budenheim bei Mainz hatten Glück. Sie fanden eine Nachkriegs-Hecker, Baujahr 1950.

Es begann damit, dass mein Vater 1984 im Baustofflager unseres ehemaligen Vermieters ein altes Motorrad entdeckte. Er erzählte mir, dass auf dem Tank "Hecker" stünde und es sich wahrscheinlich um ein deutsches Motorrad handle. Merkwürdig wäre aber, dass die Fußbremse links sei.



Der Tank stammt von der Ersatzmaschine. Dass er ein wenig vom Original abweicht, merkt niemand.

Hecker, dachte ich mir, nie gehört. Da die Maschine im Lager störte, machte ich mich auf den Weg und schob sie trotz platter Reifen durch den halben Ort nach Hause. Dort wanderte das Nachkriegsbike in den Heizungskeller, wo es auch die nächsten Jahre blieb.

Bei einer ersten Bestandsaufnahme fiel uns damals auf, dass ein überaus wichtiges Teil fehlte: der Schwunglichtmagnet. Der Vorbesitzer lieferte zwar den Deckel der Lichtmaschine, die Ankerplatte, eine neu gewickelte Zündspule und den Originalbrief nach, aber der Magnet und der abgebaute Schalthebel blieben unauffindbar. Das dämpfte unsere anfängliche Euphorie nur geringfügig, da wir keine Eile hatten. Und es sollten tatsächlich Jahre vergehen, ehe wir eine Ersatzteilquelle fanden. Der Motor, ein 197-ccm-Zweitakter, stammte von der englischen Firma Villiers. Daher dehnten wir unsere Suche auch auf das Herkunftsland des Treibsatzes aus. Ein Importeur für englische Motorradteile beschaffte schließlich einen Villiers-Magneten, leider nicht den richtigen.



Was Schönes ausgeheckt: Andreas und Vater Horst Lorey zusammen mit ihrem Schmuckstück. Die Wiederbelebung der V200 hatte annähernd zehn Jahre gedauert; gut Ding will Welle haben.

Obwohl über vierzig Jahre alt, war der Sattel im Gegensatz zum "Restgummi" noch brauchbar.



Mit einer Suchanzeige in MARKT versuchten wir dann 1989 unser Glück. Worauf sich eine Woche später exakt ein Anrufer meldete: Er hatte eine V 200 und noch eine Kurbelwelle mit Schwunglichtmagnet. Tolle Sache, dachten wir. Der Anrufer war ein Motorradsammler aus Gelnhausen, allerdings wollte er sich von dem Magneten nicht trennen. So nahmen wir das Teil leihweise mit. Als wir es montiert hatten, ließ sich der Motor plötzlich nicht mehr durchdrehen. Der Magnet muss bei einem Sturz einen Schlag abbekommen haben, er verkantete sich an den Spulenkernen.

Mein Vater, gelernter Dreher, musste erkennen, dass eine Nachfertigung mit herkömmlichen Mitteln nicht möglich war. Der Magnet besteht nämlich aus einem Messingrad, an dessen Innenseite Dauermagnete in Nuten eingesetzt sind. Außerdem ist auf der Nabe, die über die Kurbelwelle geschoben wird, ein Nocken, der den Kontakt steuert.

Als wir den geliehenen Magneten wieder zurückbrachten, erinnerte sich der Sammler daran, dass jemand aus Aalen ihm eine V200 als Ersatzteilträger angeboten hatte. Er konnte uns noch den Namen nennen, und nach einigem Herumtelefonieren hatte mein Vater auch die Adresse heraus. Am folgenden Wochenende fuhren wir mit einem Kombi ins Schwäbische. Der Besitzer der Maschine war froh, sie loszuwerden, seine Restaurierungspläne waren bisher ebenfalls an der Ersatzteillage gescheitert. Eine kurze Prüfung, ob der Magnet und die Kurbelwelle Sturzschäden hatten, und die Hecker wechselte für kleines Geld den Besitzer.

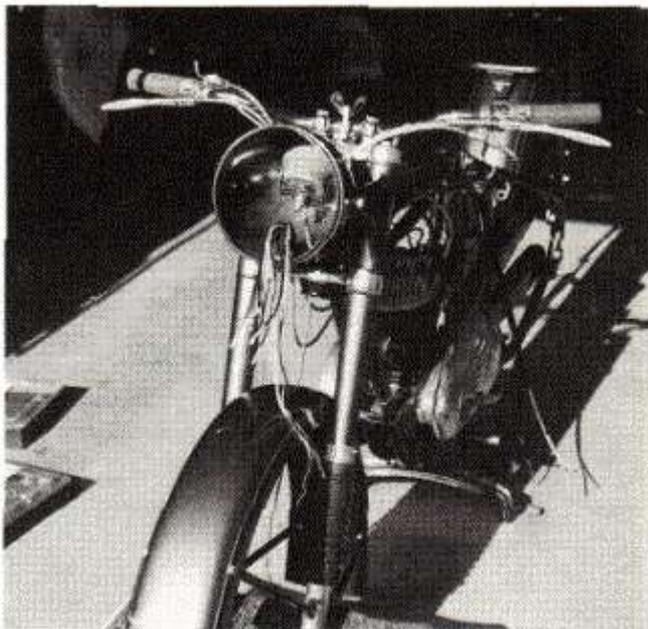
Eigentlich war die Maschine jetzt komplett und die Restaurierung hätte beginnen können, aber nachdem mit dem Magneten kein ausreichender Zündfunke zu erzielen war und auch mehrere Zweitaktprofis enttäuscht abzogen, stellten wir das Motorrad vorläufig wieder weg. Außerdem ereignete sich ein Umstand, der das Thema Hecker erneut für zwei Jahre aufschieben sollte: Ich verguckte mich in eine Borgward Isabella de Luxe. Deren Wiederbelebung fesselte meine ganze Aufmerksamkeit. Ende 1992, als es an der Isabella nichts mehr zu schrauben und zu reparieren gab, kam meinem Vater und mir unser "Kellerkind" wieder in den Sinn.

Voll des Eifers begannen wir die V 200 zu zerlegen. Ein kleiner Unfallschaden am hinteren Schutzblech und Gepäckträger wurde ausgebeult und alle wichtigen Teile wegen der Linierung und Schriftzüge fotografiert. Den Schriftzug auf dem hinteren Schutzblech und die Tankembleme pauste ich sorgfältig mit Transparentfolie ab. Ein Hersteller für Aufkleber fertigte uns die Abziehbilder später sehr originalgetreu nach. Blechteile und Rahmen haben wir in mehreren Nachtschichten in der Firma, bei der mein Vater arbeitete, mit Glasperlen gestrahlt und die Motorteile mit Ultraschall gereinigt. Nachdem alle Teile blank waren, suchte ich einen Lackierbetrieb, der sich der Teile annehmen würde. Das gestaltete sich nicht einfach, denn sobald ich den Kofferraum öffnete, hatten alle plötzlich viel zu tun. Sogar einen Kostenvoranschlag lehnten sie ab. Die Fahrerei hätte ich mir sparen können, denn das Gute lag wieder einmal so nah: In, Heidesheim, einem Nachbarort, fand ich einen Lackierermeister, der sich der Sache kompetent annahm.

Unsere Hecker V 200 war original grünmetallisch lackiert. Als Farbmuster hatten wir den Originaltank der Maschine aufgehoben, da er noch passabel aussah. Einbauen wollten wir allerdings den Tank der Ersatzmaschine. Gut eine Stunde wälzten wir unter verschiedenen Lichtquellen die Farbtabelle. Dann hatten wir den Ton gefunden: Opel-Türkismetallisch. Wieder zu Hause, machten wir uns weiter an dem Motor zu schaffen.

Der Tacho zeigte 3382 Kilometer an, dementsprechend wiesen Lager, Kupplung und Bremsen keinen Verschleiß auf. Der Motor wird mit Gemisch im Verhältnis 1:16 betrieben. Das muss allerdings vom ehemaligen Fahrer missachtet worden sein. Kolben und Zylinderwand wiesen einige Riefen auf, und

ein Kolbenring war gebrochen. Erstaunlicherweise fand ich bei einem Zylinderschleifer einen originalverpackten Villiers-Übermaßkolben. Vierzehn Tage später lag der aufgeschliffene Zylinder mit neuem Kolben und Kolbenbolzen wieder auf unserer Werkbank.



Als der neue Kabelbaum verlegt wurde, standen die Arbeiten kurz vor ihrem Abschluss.

Zu dieser Zeit klingelte auch das Telefon, und der Lackierer teilte uns mit, dass etwas schiefgelaufen sei. Beim Vergleich der beiden Benzintanks im Tageslicht war ihm ein unakzeptabler Farbunterschied aufgefallen. Bei seiner Berufsehre gepackt, experimentierte er mit weiteren Grünmetalltönen. Er fand schließlich eine sehr gute Farbübereinstimmung, indem er die bisher lackierten Teile mit Ford-Novagrünmetallic übernebelte.



Rahmen und Bleche hatten dem Zahn der Zeit recht gut widerstanden , keine Rostlöcher!

Das kleinere Übel war dann, dass der Tank der Ersatzmaschine eine andere Form als der Originaltank hatte,

Embleme und Beschriftung waren zum Teil nur noch andeutungsweise vorhanden, wodurch dieser nicht als Schablone für die Linierung erhalten konnte. Unserem Lackierer blieb nichts anderes übrig, als den Verlauf der Linierung entsprechend nachzuempfinden. Was ihm sehr gut gelang!

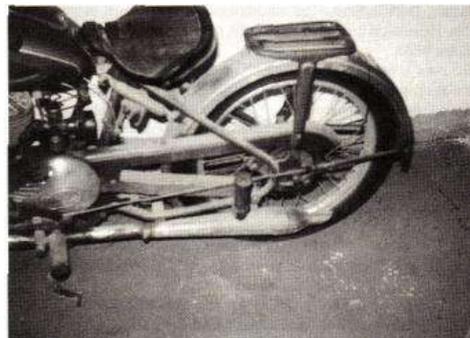
Die Chromteile hatte ich fast alle bereits zusammen mit denen vom Borgward galvanisieren lassen. Nachdem die lackierten Teile wieder bei uns zu Hause waren, musste noch einiges liniert werden. Dieses Thema bereitete mir Unbehagen, da ich mir nicht zutraute, mit einem Schlepp-Pinsel auf den neulackierten Schutzblechen freihändig zu malen. Daher probierte ich es auf dem Kettenschutz mit Klebeband. Dazu klebte ich rechts und links vom zukünftigen Zierstreifen Klebeband auf und pinselte den Zwischenraum mit goldener Farbe aus. Als die Farbe etwas angetrocknet war, zog ich das Band ab und hatte einen schönen, gleichmäßig breiten Zierstreifen. Danach wagte ich mich an die Schutzbleche. Im nachhinein muss ich sagen, es war keine große Sache.

Rechtzeitig zum Zusammenbau kam das Päckchen mit den neuen Gummiteilen. Denn einzig der Sattel war in einem guten Zustand gewesen; die Magura-Gummigriffe, die Fußrastengummis und die Faltenbälge der Teleskopfederung mussten ersetzt werden. Die Felgen waren neu verchromt und mit neuen Speichen versehen worden. Da die Reifen keinen Verschleiß oder poröse Stellen zeigten, kamen sie nach über 40 Jahren wieder zum Einsatz.

Nun war es an der Zeit, sich der Elektrik zuzuwenden. Der ursprüngliche Kabelbaum zerbröselte mir unter den Händen, und die meisten Adern waren durch Kurzschlüsse dahingerafft worden. Einige Änderungen flossen gleich in den Bau des Kabelbaums mit ein. So beschlossen mein "Chef" und ich, die Maschine auf Batteriezündung umzubauen, da sich eine kleine Sechs-Volt-Trabbi-Zündspule unsichtbar unter dem Tank am Rahmen montieren ließ.

Ehe die Hecker auf Jahre im Heizungskeller verschwand, stand noch die Bestandsaufnahme an: Schwunglichtmagnet und Schalthebel fehlten.

Zwar war die Maschine sehr verdeckt, aber doch so gut erhalten, dass sich alle Einzelheiten noch erkennen ließen - auch die Linierung.



Die zweite und letzte Abweichung vom Original war zulassungsbedingt, und zwar die Nachrüstung eines Bremslichtschalters. Dieses Problem konnten wir auch relativ unauffällig lösen, denn wir versteckten einen Mikroschalter unter dem Bremshebel und bauten eine zweite Glühbirne in das Rücklichtgehäuse. Das Schlusslicht ist jetzt eine Fünf-Watt-Birne und das Stopplicht eine Zehn-Watt-Birne. Das ergibt, obwohl im selben Gehäuse eingebaut, einen ausreichenden Kontrast, mit dem auch der TÜV zufrieden war.

Da die Hecker wenige elektrische Verbraucher besitzt, ist der Kabelbaum recht unkompliziert. Es wurde Isolationsrohr in verschiedenen Stärken beschafft, in das ich die Adern mittels Zugdraht einzog: An die Verlegestelle anhalten und mit 20 Zentimeter Übermaß abschneiden passt immer haargenau. Die Seilzüge und ihre Hüllen wurden nur gereinigt, geschmiert und kehrten dann wieder an ihren alten Platz zurück. In der Zwischenzeit komplettierte mein Vater den Motor. Den Kupplungsdeckel mit der Villiers-Schwinge hatte er poliert, den Zylinder mattschwarz lackiert und den Zylinderkopf glasperlgestrahlt. Mit vereinten Kräften hoben wir das nunmehr schmucke Triebwerk in den Rahmen. Der Vergaser bedurfte lediglich einer Grundreinigung.

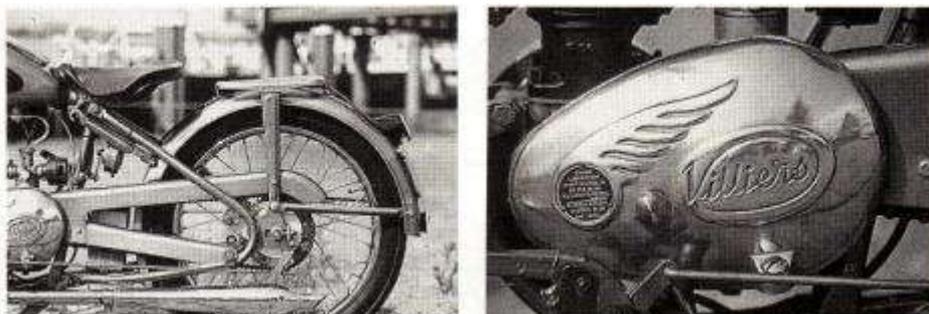
Der Rest der Montage ging flott von der Hand, und innerhalb kürzester Zeit waren Tank, Auspuff, Antriebskette und Sattel angebaut. Für Probleme sorgte allerdings wieder der Zündmagnet: Weder auf ihm noch auf der Ankerplatte waren Markierungen für die Zündeneinstellungen. Der Kontakt hatte auch keine Fliehkraftverstellung oder manuelle Verstellmöglichkeit für den Fahrer. Also musste die Kerze ausgebaut und eine Prüflampe an die Zündspule angeschlossen werden. Durch das Kerzenloch konnten wir die OT-Stellung des Kolbens fühlen, und ich drehte den Schwungradmagneten solange, bis die Prüflampe ausging. Dann wurde die Kontermutter des Magneten angezogen. Diese schiebt denselben über einen Konus auf der Kurbelwelle, so dass die beiden Teile fest verbunden sind.

Um den Motor zum Leben zu erwecken, half nur Probieren: Gemischhebel auf die Mitte zwischen "arm" und "fett" Gashebel halb auf, Benzinhahn auf, Vergaser tupfen und Starter kräftig durchtreten. Ich weiß heute nicht mehr, wer getreten hat, aber der Knall und die stinkende Qualmwolke sind mir gut in Erinnerung geblieben. Durch die Explosion lösten sich auch noch diverse Ablagerungen vom Galvanikbad im Auspuff, die als Querschläger durch die Garage jaulten. Vermutung: etwas spät, die Zündung. Also wurde der Kolben wieder auf OT gestellt, aber dann etwas zurückgedreht, der Magnet erneut festgezogen und noch mal probiert. Diesmal puffte der Motor ein wenig. Als ich dann den Gemischhebel auf "fett" gestellt hatte, genügte ein Tritt und der Motor lief. Aber was ein Lärm! Wir stellten nach kurzer Jubelfeier den Motor schnell wieder ab, ehe die Nachbarn sich beschwerten. Auch ohne Messgerät war klar, dass dies nicht die 88 Dezibel waren, die im Brief standen. Wir experimentierten noch. etwas mit der Zündeneinstellung und dämpften den Auspuff so weit ab, bis der Geräuschpegel der Norm entsprach. Es war jetzt Ende Sommer 1993.

Eigentlich hätten wir die Maschine anmelden können, aber wir dachten uns: Machen wir es wie beim Borgward. Den meldeten wir zufällig am Tag seiner Erstzulassung an. Tag X für die V200 war der 22. Dezember 1993. In der Zulassungsstelle war erwartungsgemäß während der Vorweihnachtszeit kaum Betrieb.



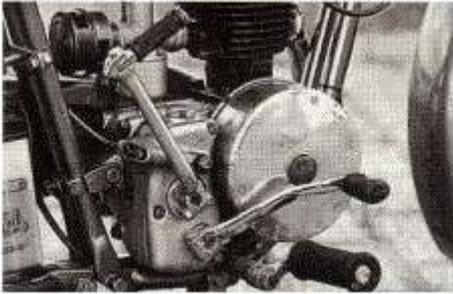
Leider sind nur wenige dieser eleganten Motorräder erhalten geblieben. In Flensburg ist dies die einzige registrierte V200, aber sicherlich schlummern in irgendwelchen Sammlungen noch ein paar Exemplare.



Nur ein Jahr ' später, nämlich 1951, baute Hecker bereits eine Hinterradfederung bei der V200 ein.

Bei vergleichbaren deutschen Triebwerken eine Seltenheit: das externe, angeflanschte Getriebe.

Die Zweitaktmotoren aus England mussten nach kurzer Zeit den Produkten von JLO weichen.



Nach kleineren Schwierigkeiten gings mit einem neuen Brief zum TÜV (den alten durfte ich behalten), wo es kein Probleme gab – außer dem Gerangel unter den Prüfern, wer nun das klassische Bike abnehmen durfte. Sie fügten auch unter *Bemerkungen* den für die Zulassungsstelle so wichtigen Satz ein: *Amtl. Kennz. gem. § 60(1) Muster A.*

Das war die Freikarte für ein kleines Nummernschild, eigentlich die letzte Hürde. Im Laufe der Zeit sammelte sich bei uns natürlich etwas Literatur über Hecker und die V 200 an. Darin, so stellten wir fest, taucht nirgends eine Variante mit Hinterradfederung auf. Richtig vermutet, unsere eingangs erwähnte Ersatzteilquelle ist Baujahr 1951 und hat Hinterradfederung. Damit schließt sich der Kreis, und wir sind so weit wie vor zehn Jahren: Es fehlen uns wieder der Schwunglichtmagnet und der Schalthebel zum Aufbau dieser Maschine, also bleibt sie erst einmal in Heizungskeller.